Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

# Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

# Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

90-04777/

This report is also available in English.

# RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE LA MORT D'UN MEMBRE D'ÉQUIPAGE DU NAVIRE PANAMÉEN "SAVIC" APRÈS AVOIR SAUTÉ DU FLOTTEUR DE SAUVETAGE À LANORAIE, QUÉBEC LE 20 JUILLET 1986.

## RAPPORT N° 462

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu' à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

**RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DE LA MORT D'UN MEMBRE D'ÉQUIPAGE DU NAVIRE PANAMÉEN "SAVIC" APRÈS AVOIR SAUTÉ DU FLOTTEUR DE SAUVETAGE À LANORAIE, QUÉBEC LE 20 JUILLET 1986.**

---

**Détails concernant le navire**

| | |
|---|---|
| Nom | "SAVIC" jadis "CLIFFS VICTORY" |
| Numéro officiel | 17015-NY |
| Port d'immatriculation | Panama |
| Indicatif d'appel | 3EFG4 |
| Jauge brute | 11 151 tonneaux |
| Jauge nette | 7309 tonneaux |
| Longueur | 716,25 pi |
| Largeur | 62,15 pi |
| Creux | 34,4 pi |
| Tirant d'eau (au moment de l'incident) | Av.: 13 pi 10 po<br>Ar.: 18 pi 06 po |
| Type | vraquier |
| Construction | par Oregon Ship Building Corp. Cleveland, Ohio, en 1945 |
| Refonte | par Bethlehem Steel Co. Baltimore, I11., en 1951 |
| Refonte | par American Shipbuilding Co. Chicaqo, I11., en 1957 |
| Propulsion | turbine à vapeur d'une puissance au frein de 8500 CV par Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale, Calif., en 1945; 23 noeuds |
| Cargaison | nil |
| Équipage | 21 personnes |
| Classification | American Bureau of Shipping +A1 Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent |
| Armateur | HAI International Inc. Panama |

| | |
|---|---|
| Exploitant | Sea Services Inc.<br>New York, N.Y., U.S.A. |

**Équipement de navigation**

| | |
|---|---|
| Radar 1 | Sperry, type 411-S-1, Mk 16 |
| Radar 2 | Sperry, type 411-1, Mk 16 |
| Radiogoniomètre | MacKay, type 106 B |
| Sondeur | Raytheon |
| Loran C | Decca 1024 |
| VHF 1 | Epsco, modèle RT 78 |
| VHF 2 | Lorain |
| BLU | Redifon, RMT 1500 S |
| Gyro-compas | Sperry Mark XIV, modèle I |
| Compas magnétique | un (1) |

**Détails concernant le flotteur de sauvetage**

| | |
|---|---|
| Numéro de série | 466 |
| Longueur | 7,5 pi |
| Largeur | 4,0 pi |
| Creux | 0,88 pi |
| Type | engin de sauvetage |
| Construction | par Welin Davit & Boat<br>Perth Amboy, N.J. en 1961 |
| Inspection | USCG (E.SC.) 160.027/47/1 |

**Description du navire**

Le "SAVIC" est un vraquier typique des Grands Lacs dont les emménagements du service pont sont à l'avant au-dessus du gaillard et ceux du service machine sont au-dessus de la salle des machines. Par contre, il y a quatre (4) cales à l'avant de

la salle des machines et une (1) à l'arrière. Un transmetteur d'ordres à la passerelle transmet les ordres à la salle des machines.

**NOTA** : Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure avancée de l'Est (UTC moins 4 heures).

## Données préliminaires

À l'attente de nouvelles directives concernant un chargement et/ou un voyage vers un chantier de démolition, le navire panaméen "SAVIC" avait mouillé l'ancre au large de Lanoraie.

Lors d'une excursion, du navire au mouillage à une plage avoisinante le 20 juillet 1986, un membre d'équipage à bord d'un flotteur de sauvetage a disparu après avoir sauté à l'eau.

Les tentatives immédiates de sauvetage effectuées par les quatre (4) personnes qui sont demeurées à bord du flotteur de sauvetage, furent infructueuses. Le membre d'équipage ne portait pas un gilet de sauvetage mais il était reconnu comme étant un bon nageur. Malgré une recherche exhaustive sur le site, le corps n'a été trouvé que cinq (5) jours plus tard.

## Détails concernant la victime

| | |
|---|---|
| Nom | Luis B. Ledres |
| Poste à bord du navire | Ajusteur |
| Âge | 47 ans |
| Adresse | Metro Manille, Philippines |

## Récit des événements

Le 12 juin 1986, le navire "SAVIC", lequel était enregistré au Panama, a appareillé du poste d'amarrage n° 37 dans le port de Montréal et s'est dirigé vers l'aval dans le fleuve Saint-Laurent. Il est arrivé à l'ancrage de Lanoraie vers 12h30. Il y avait un pilote à bord et le trajet s'est déroulé sans incident.

Le "SAVIC" s'appelait auparavant le "CLIFFS VICTORY" et desservait les Grands Lacs comme vraquier. Pendant plus de six mois dans le port de Montréal et à l'ancrage de Lanoraie, le même équipage a demeuré à bord en attendant d'autres directives concernant le voyage au chantier de démolition.

Le 20 juillet 1986, un exercice d'embarcation fut effectué en employant seulement un flotteur de sauvetage. Les membres d'équipage postés au flotteur de sauvetage ont reçu la permission de faire un pique-nique à terre et de retourner plus tard dans la journée.

Une échelle de revers fut installée sur le côté bâbord du navire au droit de l'avant des emménagements arrière et abaissée près de la surface de l'eau. Des membres de l'équipage ont soulevé du pont principal le flotteur de sauvetage en se servant d'un palan installé au bout du mât de charge bâbord de la grue à portique. Le flotteur de sauvetage fut balancé vers l'extérieur et mis à l'eau sur le côté bâbord adjacent à l'échelle de revers. Une bosse permettait de maintenir le flotteur de sauvetage le long du navire. Trois membres d'équipage (incluant feu l'ajusteur) et une visiteuse ont descendu l'échelle de revers et ont embarqué à bord du flotteur de sauvetage. Le second capitaine était en charge des manoeuvres et est demeuré sur le pont principal. On a noté l'heure à bord du navire comme étant 12h30.

Le flotteur de sauvetage a eu tendance à s'enfoncer trop profondément et à chavirer quand le charpentier de bord qui était la cinquième et dernière personne à embarquer, a mis son pied sur le flotteur de sauvetage. Par la suite, l'ajusteur a demandé au charpentier de monter à bord du flotteur de sauvetage car lui, l'ajusteur, avait l'intention de sauter à l'eau et de nager à la rive. Les membres d'équipage furent surpris d'entendre ceci et furent étonnés quand l'ajusteur a enlevé ses sandales et son gilet de sauvetage pour ensuite mettre à exécution ses intentions.

Étant inquiet, le charpentier est monté en vitesse à bord du flotteur de sauvetage et a laissé aller la bosse. L'ajusteur n'a pas réagi quand les membres d'équipage lui ont supplié de retourner vers le flotteur de sauvetage et il a continué à s'éloigner à la nage. Soudainement l'ajusteur a crié au secours; il semblait souffrir de crampe. Sur ces entrefaites, les membres d'équipage à bord du flotteur de sauvetage ont ramé vers la personne en détresse; deux se sont servis de rames et les deux autres se sont servis de leurs mains. Lorsque le flotteur de sauvetage fut à pied d'oeuvre, l'homme paraissait épuisé et commençait à couler. On a tiré un gilet de sauvetage vers la victime mais elle n'a pas semblé le voir, possiblement parce que son champ de vision était réduit par des verres fumés.

Quand le flotteur de sauvetage est arrivé à pied d'oeuvre, le graisseur à bord du flotteur de sauvetage a attaché une corde autour de sa taille et l'autre bout fut saisi au flotteur; il plongea dans l'eau à la recherche de la victime. Le matelot qualifié a aussi sauté du flotteur de sauvetage à l'eau. Ils n'ont pu faire de recherches à une grande profondeur. On a vu la

victime remonter deux fois à la surface avant de disparaître. Il était maintenant 12h45.

Entre-temps la plupart de l'équipage, ainsi que le capitaine et l'officier de quart, s'était rassemblé sur l'arrière du navire pour regarder l'opération de sauvetage. Sur ces entrefaites, quelqu'un à bord du navire a tiré une bouée de sauvetage vers l'homme à l'eau. Une observatrice à terre fut aussi inquiète quand elle a vu un homme à bord du flotteur de sauvetage passer par-dessus bord. Elle téléphona la Sureté du Québec à Tracy pour leur avertir de l'incident qui s'était produit. Par la suite, les Services du trafic maritime (STM) sont entrés en communication avec le "SAVIC" à la demande de Recherche et Sauvetage (SAR); à 13h30 l'opérateur radio qui était demeuré dans la timonerie a confirmé qu'un homme était passé par-dessus bord et dérivait vers l'aval avec le courant.

À bord d'une vedette de plaisance, un voisin de l'observatrice susmentionnée s'est rendu sur place. Quand il a constaté l'ampleur de l'incident, il est retourné à terre débarquer ses deux petits enfants et par la suite est revenu avec un autre homme afin de l'assister dans le sauvetage. Ils ont repêché le gilet de sauvetage et une bouée de sauvetage, et ont essayé de remorquer le flotteur de sauvetage vers le "SAVIC". C'était trop pour la petite embarcation. Donc, le voisin a fait embarquer le graisseur et l'invitée à bord et il les a ramenés à bord du "SAVIC". Une deuxième vedette de plaisance, qui était tout près, a remorqué vers le "SAVIC" le flotteur de sauvetage avec les deux membres d'équipage qui étaient restés à bord.

Une unité de sauvetage côtier de SAR, le "CG 1205" fut dépêchée pour chercher le membre d'équipage manquant à 13h30 et s'est rendu sur place dès 13h56 le 20 juillet 1986.

D'autres tentatives à repêcher la victime furent effectuées par le "CG 1205" et se sont avérées sans succès. On croit que la victime a coulé au fond. SAR à Québec a mis fin aux recherches à 16h00 le 20 juillet et a confié le cas à la Sureté du Québec à Tracy laquelle s'occupe des disparus.

À 08h20 le 25 juillet 1986, le "FERBEC" a apercu un corps près de la bouée S126 au large de l'Île des Barques. On a déclaré avoir vu le corps au Centre STM de Montréal. À 08h21 le bâtiment du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM) "1230" fut dépêché et est arrivé sur place à 09h30. Le corps de la victime fut repêché par 46°05,5'N et 073°00,0'W et le bâtiment du SACSM "1230" est retourné à Sainte-Anne de Sorel. Une ambulance attendait le corps et l'a amené à la morgue de Montréal au Québec pour effectuer une autopsie.

## Analyse des principaux facteurs

### 1. Prévisions et conditions météorologiques

Les prévisions maritimes émises par Environnement Canada entre Gananoque et Trois-Rivières à 03h00 heure avancée de l'Est le 20 juillet 1986, et valide jusqu'à minuit sont les suivantes :

> Vents de direction variable à moins de 10 noeuds ce matin devenant généralement du Sud-Ouest de 10 à 15 par la suite pour diminuer à moins de 10 ce soir. Brumeux ce matin. Plutôt nuageux avec averses ou d'orages par la suite. Risque de rafales d'orage. Visibilité de 6 milles ou plus sauf parfois réduite de 1 à 4 milles dans la brume matinale ou les averses. Max 25 à 27.

Les conditions météorologiques présentes sur le site de la disparition et lors des opérations de sauvetage n'ont pas influencé le résultat de cet accident.

### 2. Le courant

En citant les Instructions nautiques, golfe et fleuve Saint-Laurent, sixième édition, 1985 :

> Entre Lanoraie et la limite du port de Sorel, le courant du fleuve atteint une vitesse moyenne de 1,8 à 2 noeuds.

Aussitôt qu'il a sauté à l'eau, l'ajusteur s'est éloigné du flotteur de sauvetage à la nage dans la même direction que le courant. Malgré avoir laissé aller en vitesse la bosse, les membres d'équipage n'ont pu rejoindre la victime à temps. L'ajusteur avait dérivé trop loin et s'était épuisé rendant les tentatives de sauvetage de plus en plus difficiles. En tenant compte de la vitesse du courant, le lapse de temps qu'a pris le "CG 1205" pour se rendre sur place et l'heure de la dernière apparition de la victime, le SAR a débuté les recherches 2 milles en aval du "SAVIC". SAR avait estimé le courant à 2,2 noeuds.

### 3. Hypothermie

La température de l'eau à l'ancrage de Lanoraie n'est pas enregistrée régulièrement mais la Direction des ressources en eau du Service de la conservation de l'environnement estime que la température de l'eau le 20 juillet 1986, était

environ 20°C. La température de l'air était 23°C. L'autopsie n'a pas révélé que la victime avait souffert d'hypothermie.

## 4. Rapport d'autopsie

On a effectué une autopsie à Montréal et la mort a été attribuée à la noyade. L'autopsie n'a pas révélé aucun signe de blessures qui aurait pu être reçues avant de sauter par-dessus bord. Le coroner a décidé de ne pas mesurer le taux d'alcoolémie.

## 5. Radiodiffusion

Suite à un appel de SAR de Québec, le station de radiocommunications de la Garde côtière de Montréal a émis un bulletin sous un appel de sécurité (SÉCURITÉ) à toutes les stations sur VHF et TSF à 13h39 le 20 juillet 1986 :

> Le "SAVIC" ancré à l'aire d'ancrage de Lanoraie rapporte qu'une personne s'est noyée à 16h30 à l'arrière du bateau. Prière de porter attention. Si aperçu, avisez immédiatement le centre de sauvetage maritime via la station de la Garde côtière la plus proche ou un centre du trafic maritime.

Aucun appel fut reçu suite à ce communiqué avant celui du "FERBEC" rapporté au Centre STM de Montréal à 08h20 le 25 juillet 1986, décrivant qu'un corps à flot avait été repéré près de la bouée S126 au large de l'Île des Barques. SAR fut prévenu à 08h21 et le bâtiment du SACSM "1230" fut dépêché à 09h00. Le corps fut repêché à 09h48 le 25 juillet 1986, par 46°05,5'N et 073°00,0'W.

## 6. Le flotteur de sauvetage

Le flotteur de sauvetage est un engin de sauvetage conçu pour être entièrement réversible, c.-à.d. qu'il peut être employé d'un côté ou de l'autre. La partie flottante consiste en un chassis elliptique. Au centre du chassis on trouve normalement un filet ou un caillebotis. Le flotteur de sauvetage à bord du "SAVIC" avait une plate-forme en toile tendue à l'intérieur du cadre. Celle-ci favorisait le transport de personnes au lieu de servir d'engin de sauvetage.

La partie C du chapitre III de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) laquelle s'applique au "SAVIC" est intitulée Prescriptions applica-

bles aux engins de sauvetage et stipule que :

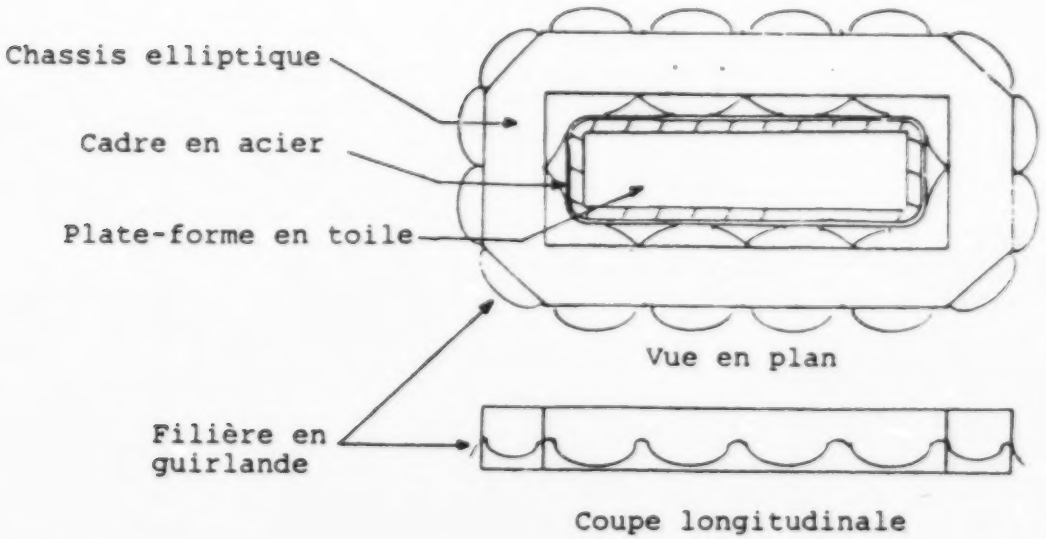
Les inscriptions sur les radeaux de sauvetage rigides devraient comprendre :

- le nom et le port d'immatriculation du navire auquel il appartient (40.7.1)
- le nom de l'autorité ayant donné son approbation (40.7.4)
- le nombre de personnes que le radeau est autorisé à recevoir (40.7.5).

(Pour un extrait de cette règle, voir appendice I.)

Le flotteur de sauvetage porte une capacité à supporter 20 personnes tirée au stencil sur la partie flottante mais seulement 15 personnes sont autorisées par le fabricant à être reçu. Un engin flottant tel qu'un flotteur de sauvetage est conçu pour supporter des gens dans l'eau et par le fait même pourra recevoir un plus grand nombre de personnes qu'un canot de sauvetage de la même dimension. Un dispositif tel qu'un flotteur de sauvetage n'est pas classé pour transporter des gens. Il y a eu confusion parmi l'équipage entre la capacité de supporter et celle de transporter.

**FLOTTEUR DE SAUVETAGE**



La partie B du chapitre III de la convention SOLAS qui s'applique au "SAVIC" est intitulée Prescriptions applicables aux navires et stipule que :

- Il doit y avoir à bord un nombre suffisant de personnes formées pour rassembler et aider les personnes n'ayant pas reçu de formation (10.2)

- Un officier de pont ou une personne brevetée doit être désigné comme responsable pour chaque radeau de sauvetage qui doit être utilisé (10.4).

(Pour un extrait de cette règle, voir appendice II.)

L'usage du flotteur de sauvetage par les membres d'équipage à des fins d'excursion était une pratique courante et dangereuse. Il semblerait que l'équipage à bord du flotteur de sauvetage (le décédé y compris) aurait dû être mieux surveillé. Étant tous devenu de bons amis, on présume que la surveillance n'était plus aussi formelle qu'elle aurait pu l'être.

## 7. Canots de sauvetage

Le "SAVIC" était armé de canots de sauvetage y compris un muni d'un moteur. Le navire n'avait pas mis à l'eau des canots de sauvetage afin de servir comme vedette de service; étant donné la distance qui sépare l'ancrage de Lanoraie du quai, d'habitude on emploie une vedette à passager payante qui fait le service dans ces eaux. Cependant, le "SAVIC" aurait pu mettre à la disposition de l'équipage un des canots de sauvetage pour leur voyage à terre. On n'a pas jugé nécessaire de mettre à l'eau un canot de sauvetage après l'accident puisqu'il y avait d'autres embarcations dans les environs et que l'homme fut perdu dans si peu de temps.

## 8. Exercice d'embarcation

Le chapitre III de la convention SOLAS qui s'applique au "SAVIC" est intitulé Engins et dispositifs de sauvetage et stipule que :

À chaque exercice d'abandon du navire, il faut :

- pouvoir donner le signal d'alarme générale consistant en sept coups brefs ou davantage suivis d'un coup long ((50) & (6.4.2))

- rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel (18.3.4.2)

- s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées (18.3.4.4)

- s'assurer que les exercices, dans la mesure du possible, se déroulent somme s'il s'agissait réellement d'un cas de situation critique (18.3.6).

(Pour un extrait de ces règles, voir apppendice III.)

Le signal d'alarme générale ne fut pas donné avant l'exercice d'embarcation à bord du "SAVIC" le 20 juillet 1986. Les témoignages nous indiquent qu'il n'y a pas eu de rassemblement d'équipage à un lieu désigné à bord avant que le flotteur de sauvetage soit mis à l'eau.

On sous-entend que la personne désignée comme responsable de l'exercice d'embarcation devrait s'assurer que tous les membres d'équipage ont endossé un gilet de sauvetage pour exécuter et recevoir des instructions concernant leurs tâches.

Cinq (5) personnes ont projeté et ont reçu la permission d'aller à terre mais il n'y avait que trois (3) gilets de sauvetage à bord du flotteur de sauvetage. Il n'y avait que deux (2) rames disponibles.

## 9. Certificats du navire au moment de l'incident

| | |
|---|---|
| Sécurité de construction | Émis à Chicago, Ill., É.-U. le 17 décembre 1985, et valide jusqu'au 6 janvier 1986 |
| Sécurité radiotélégraphique | Émis à Chicago, Ill., É.-U. le 12 décembre 1985, et valide jusqu'au 12 février 1986 |
| Franc-bord (provisoire) | Émis à Chicago, Ill., É.-U. le 17 décembre 1985, et valide jusqu'au 6 janvier 1986 |

Au nom de la République de Panama, la société de classification a rédigé tous les rapports et a émis tous les certificats. Cependant, au moment de l'incident du 20 juillet 1986, tous les certificats de classification étaient expirés. Puisque le navire n'était pas en possession d'un Certificat de sécurité du matériel d'armement valide, un rapport fut rédigé le 14 octobre 1985 mais un certificat n'a pas été émis. Le matériel d'armement fut inspecté de nouveau le 14 décembre 1985 mais un certificat ne fut toujours pas émis.

## 10. La victime

M. Ledres s'est noyé de façon tragique le jour de son anniversaire de naissance. Bien qu'il est connu que M. Ledres voulait prendre un verre pour célébrer son anniversaire, le bruit court qu'il n'a pas pu trouvé d'alcool à bord du "SAVIC" ce jour-là. M. Ledres n'avait pas l'air d'être ivre et son air d'aller avant de sauter par-dessus bord semble corroborer ceci. Comme bien des noyades impliquant souvent de soi-disant bons nageurs, M. Ledres n'a pas pu nager très loin ni saisir la bouée de sauvetage ainsi que le gilet de sauvetage qui ont été tirés vers lui. M. Ledres a choisi de ne pas porter de gilet de sauvetage avant de nager vers la terre bien qu'il y en avait de disponible. Ses vêtements légers d'été n'ont pas dû le gêner. M. Ledres était apparemment bien vu par les autres membres d'équipage et rien ne suggère qu'il a été victime d'un acte criminel.

## 11. Qualifications et expérience du personnel

Le capitaine du "SAVIC" détient un certificat panaméen de Capitaine au long cours émis en septembre 1985, et valide jusqu'en décembre 1986. Il compte un temps de mer de 48 ans et commande depuis janvier 1958.

Le second capitaine détient un certificat panaméen de Capitaine au long cours émis en janvier 1983, et valide jusqu'en janvier 1988. Il compte un temps de mer de 16 ans, dont 5 ans comme second capitaine.

Le deuxième lieutenant détient un certificat panaméen de Deuxième lieutenant sans limite émis en mai 1985, et valide jusqu'en août 1986. Il compte un temps de mer de 8 ans, dont 6 ans comme officier.

## Constatations

L'imprudence commis par M. Ledres lui a causé la noyade. Il semble que les facteurs suivants aient contribué à sa mort :

- le décédé ne s'est pas rendu compte que le fait de nager dans le fort courant qui existait était dangereux;
- le décédé n'a pas fait usage d'un gilet de sauvetage ou d'un vêtement de flottaison individuel approuvé;
- le navire n'a pas surveillé assez étroitement l'emploi du flotteur de sauvetage par l'équipage.

**Autres constatations**

L'exercice d'embarcation exécuté à bord du "SAVIC" était loin de répondre aux exigences prescrites par la convention SOLAS.

L'exercice d'embarcation exécuté au moment de l'incident n'avait pas été bien surveillé.

Le "SAVIC" n'a pas immédiatement rapporté à une station de la Garde côtière le cas d'un homme à la mer.

Le "SAVIC" n'a pas fourni un mode de transport sûr entre le navire et la terre; un des canots de sauvetage aurait pu être employé comme vedette de service au lieu du flotteur de sauvetage.

Le flotteur de sauvetage employé pour traverser l'équipage n'était pas convenable et n'était pas conçu pour une telle opération.

Les recherches immédiatement entreprises par les membres d'équipage ont été gênées par l'eau sombre et obscure.

L'intervention rapide des personnes à terre ainsi que le dévouement des membres d'équipage à bord du flotteur de sauvetage sont des preuves de bons usages maritimes.

**OTTAWA, ONTARIO**
**FÉVRIER 1987.**

# APPENDICE I

## Règle 40

*Radeaux de sauvetage rigides*

1 Les radeaux de sauvetage rigides doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 38 et également aux prescriptions de la présente règle.

7 *Inscriptions sur les radeaux de sauvetage rigides*

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes :

.1 nom et port d'immatriculation du navire auquel il appartient;

.2 nom du constructeur ou marque de fabrique;

.3 numéro de série;

.4 nom de l'autorité ayant donné son approbation;

.5 nombre de personnes que le radeau est autorisé à recevoir. Cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres;

.6 SOLAS;

.7 type de rations de secours transportées;

.8 longueur de la bosse;

.9 hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (hauteur de l'essai de chute);

.10 instructions pour la mise à l'eau.

# APPENDICE II

## Règle 10

*Effectifs des embarcations et des radeaux de sauvetage et encadrement*

1 La présente règle s'applique à tous les navires.

2 Il doit y avoir à bord un nombre suffisant de personnes formées pour rassembler et aider les personnes n'ayant pas reçu de formation.

3 Il doit y avoir à bord un nombre suffisant de membres de l'équipage, qui peuvent être des officiers de pont ou des personnes brevetées, pour assurer la manoeuvre des embarcations et des radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau nécessaires à l'abandon du navire par toutes les personnes à bord.

4 Un officier de pont ou une personne brevetée doit être désigné comme responsable pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage qui doit être utilisé. Toutefois, l'Administration peut, compte dûment tenu de la nature du voyage, du nombre des personnes à bord et des caractéristiques du navire, permettre que des personnes entraînées au maniement et au fonctionnement des radeaux de sauvetage soient désignées comme responsables de radeaux de sauvetage au lieu des personnes qualifiées mentionnées ci-dessus. Il convient également de désigner un adjoint dans le cas des embarcations de sauvetage.

5 Le responsable d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les membres de ce personnel sont au courant de leurs fonctions. Dans le cas des embarcations de sauvetage, l'adjoint doit aussi avoir la liste de l'équipage de l'embarcation.

# APPENDICE III

**Règle 18**

*Formation et exercices en vue de l'abandon du navire*

1 La présente règle s'applique à tous les navires.

3.4 Lors de chaque exercice d'abandon du navire, il faut :

.1 appeler les passagers et l'équipage aux postes de rassemblement au moyen du signal d'alarme prescrit à la règle 6.4.2 et s'assurer qu'ils ont pris connaissance de l'ordre d'abandonner le navire indiqué dans le rôle d'appel;

.2 rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel;

.3 s'assurer que les passagers et l'équipage portent les vêtements appropriés;

.4 s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées;

.5 amener au moins une embarcation de sauvetage après avoir fait tous les préparatifs nécessaires en vue de la mise à l'eau;

.6 mettre en marche le moteur de l'embarcation de sauvetage et le faire fonctionner;

.7 faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage.

3.5 Dans la mesure du possible, des embarcations de sauvetage différentes doivent être amenées conformément aux prescriptions du paragraphe 3.4.5 lors d'exercices successifs.

3.6 Les exercices doivent, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'un cas de situation critique.

# APPENDICE III

## Règle 6

*Communications*

4 *Système de communications à bord et système d'alarme*

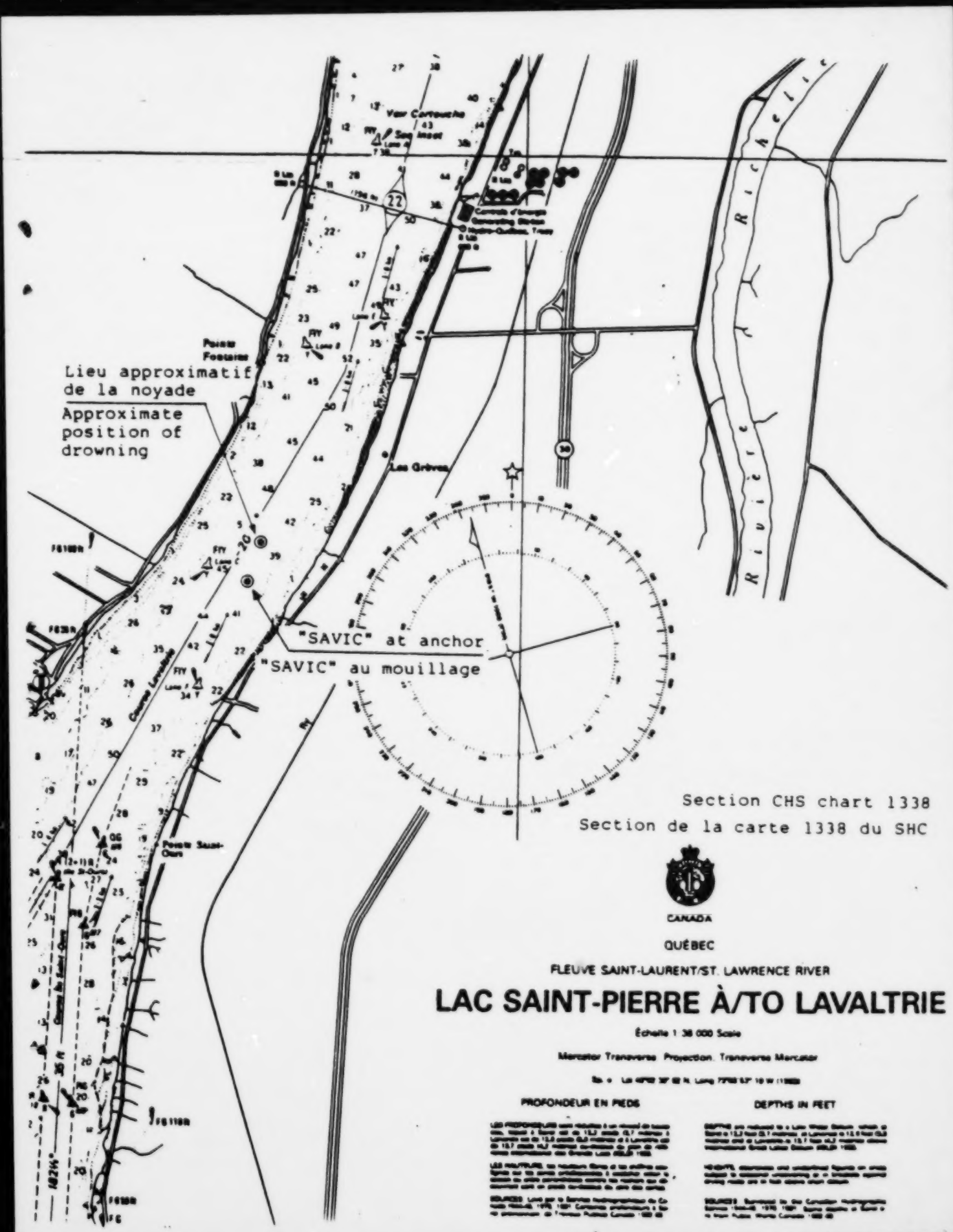
4.1 On doit prévoir un système d'urgence constitué de matériel fixe ou portatif ou des deux types de matériel à la fois, afin de permettre des communications bilatérales entre les postes de sécurité en cas de situation critique, les postes de rassemblement, les postes d'embarquement et les points stratégiques à bord.

4.2 Un système d'alarme générale en cas de situation critique satisfaisant aux prescriptions de la règle 50 doit être prévu pour appeler les passagers et l'équipage aux postes de rassemblement et pour déclencher les opérations indiquées dans le rôle d'appel. Le système doit être complété soit par une installation de sonorisation, soit par d'autres moyens de communications appropriés.

## Règle 50

*Système d'alarme générale en cas de situation critique*

Le système d'alarme générale en cas de situation critique doit pouvoir donner le signal d'alarme générale, consistant en sept coups brefs ou davantage, suivis d'un coup long, au moyen du sifflet ou de la sirène du navire et également d'une cloche ou d'un klaxon fonctionnant à l'électricité ou au moyen d'un autre système avertisseur équivalent, qui doit être alimenté par la source principale d'énergie électrique du navire et par la source d'énergie électrique de secours prescrite, selon le cas, à la règle II-1/42 ou à la règle II-1/43. Le système doit pouvoir être déclenché à partir de la passerelle de navigation et, à l'exception du sifflet du navire, depuis d'autres points stratégiques. Les signaux doivent pouvoir être entendus dans tous les locaux d'habitation et dans tous les espaces où les membres de l'équipage travaillent habituellement.


Lieu approximatif de la noyade
Approximate position of drowning
"SAVIC" at anchor
"SAVIC" au mouillage
Section CHS chart 1338
Section de la carte 1338 du SHC
CANADA
QUÉBEC
FLEUVE SAINT-LAURENT/ST. LAWRENCE RIVER
LAC SAINT-PIERRE À/TO LAVALTRIE
Échelle 1 38 000 Scale
Mercator Transverse Projection. Transverse Mercator
PROFONDEUR EN PIEDS
DEPTHS IN FEET
Les Grèves
Pointe Fosteres
Pointe Saint-Ours
Rivière Richelieu